



ОДЕСЬКА НАЦІОНАЛЬНА ЮРИДИЧНА АКАДЕМІЯ

ПРАВОВЕ ЖИТТЯ СУЧАСНОЇ УКРАЇНИ

ТЕЗИ ДОПОВІДЕЙ
Міжнародної наукової конференції
професорсько-викладацького
і аспірантського складу

5—6 червня 2009 року
м. Одеса

Одеса
ФЕНІКС

у митному відношенні об'єктів матеріальних цінностей): відділу митних платежів, відділу контролю митної вартості (відділу контролю митної вартості та номенклатури — посадова особа даного відділу приймає особисту участь у митному оформленні товарів, предметів тільки у деяких відповідних митних режимах); відділу інформаційної роботи та митної статистики; відділ контролю за переміщенням товарів; відділ (сектор) технічних засобів митного контролю — посадова особа даного відділу (сектору) може приймати особисту участь у митному контролі товарів, або його службовці повноваження можуть виконуватися кимсь з інспекторського складу ПМО.

До основних службово-оперативних завдань ПМО відносяться:

- здійснення митних процедур щодо товарів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України;
- здійснення контролю за виконанням зобов'язань, наданих при розміщенні товарів і транспортних засобів у відповідні митні режими;
- підготовка та подання керівництву митного посту або заступнику начальника митного органу (до функціональних обов'язків якого належить: спрямування, координація, контроль за діяльністю посадовців цього ПМО) пропозицій щодо вдосконалення законодавства України з питань митної справи;
- взаємодія в межах своєї компетенції з іншими органами державної влади, що здійснюють контроль під час переміщення товарів і транспортних засобів через митний кордон України, з підприємствами, на території яких знаходяться або можуть знаходитися товари та транспортні засоби, що підлягають митному контролю, чи провадиться діяльність, контроль за якою покладено законом на митні органи, тощо
- за дорученням керівництва митного посту підготовка інформації з питань, що належать до компетенції підрозділу.

Т.В. Аверочкин

кандидат юридичних наук

доцент кафедри морського і таможенного права

Одесской национальной юридической академии

РЕЖИМ ЭКИПАЖЕЙ СУДОВ В ДВУСТОРОННИХ СОГЛАШЕНИЯХ УКРАИНЫ О ТОРГОВОМ МОРЕПЛАВАНИИ

Актуальность рассматриваемой темы на сегодняшний день не вызывает сомнений, поскольку украинские моряки зачастую находят место трудоустройства и первую очередь на судах под иностранным флагом, и их правовой статус и режим в портах государств захода судов не утрачивает своего значения уже достаточно давно.

Анализ последних исследований этого вопроса в научной литературе показывает практическое отсутствие каких-либо разработок и исследований. Лишь при анализе правового статуса экипажа судна иногда затрагиваются вопросы юрисдикции и права применимого на судне под флагом того или иного государства. Кроме того, авторы посвящающие свои исследования правовому статусу моряков практически не обра-

торговом мореплавании, в которых зачастую и находят свое отражение нормы правового режима экипажей в морских портах, воды которых являются внутренними юрисдикционными водами государства. Как известно, внутренние морские воды находятся под исключительным суверенитетом прибрежного государства и деятельность в этих юрисдикционных пространствах подчиняется требованиям национального законодательства прибрежного государства и очень редко находит свое отражение в международных документах. Но развитие экономических связей и необходимость создания максимально благоприятных условий для торгового мореплавания вынуждают прибрежные государства осуществлять свою суверенную власть в портах с учетом складывающейся мировой практики и изменять ее с целью облегчения процедуры захода и пребывания иностранных торговых судов в портах. Государство как суверен имеет право решать вопрос о том, открывать или нет порты для захода иностранных судов. Этот международный обычай впервые был подтвержден Конвенцией и Статутом о режиме морских портов, подписанной в Женеве в 1923 году. Ее участниками являются более сорока прибрежных государств. Однако для государств, не присоединившихся к этой Конвенции и Статуту достаточно удобной практикой является заключение двусторонних соглашений о режиме пребывания судов и их экипажей в портах. По этому пути пошло и наше государство, и на сегодняшний день соглашения о морском торговом судоходстве подписаны Украиной с более чем двадцатью государствами. В связи с этим представляется необходимым исследование правового режима экипажей морских судов в иностранных портах в соответствии с положениями двусторонних соглашений Украины о торговом мореплавании.

В двусторонних соглашениях о торговом мореплавании вопросам доступа моряков на территорию порта уделяется достаточно большое внимание. Эти соглашения закрепляют, конкретизируют и развивают положения Конвенции МОТ № 108 об удостоверении личности моряков, а также Конвенции 1965 г. (FAL-65) применительно к двусторонним соглашениям.

Обычно в соглашениях указывается, что Договаривающиеся стороны будут признавать удостоверение личности членов экипажей судна, выданные компетентными властями одной из сторон. Члены экипажей судов, имеющие соответствующие удостоверения личности (иногда и/или общегражданские или заграничные паспорта, ореходные книжки и т.д.), имеют право на упрощенный доступ на территорию государства-участника соглашения. Обычно в соглашениях уточняется, что речь идет о порте, «портовом городе», «районе порта стоянки», «главном населенном пункте, порту которого судно пребывает» и о времени, в течение которого судно будет заходить в нем. Капитан должен вручить властям судовую роль.

Владельцам соответствующих удостоверений личности разрешается при наличии визы проследовать любым видом транспорта по территории страны с целью прибыть на свое судно или вернуться в свою страну. Такие визы должны выдаваться «в возможно короткий срок», «без задержки». «Разумный срок» пребывания в стране для данной цели в некоторых соглашениях определен.

Особо оговаривается право пребывания моряка — владельца удостоверения личности в лечебном учреждении до окончания срока лечения. Статья 9 Соглашения Франции предусматривает принятие сторонами «всех необходимых мер для репатриации членов экипажей».

Вишеуказанное не применяется к режиму, установленному внутренним законодательством, в отношении иностранцев и «персон нон грата», даже имеющих специально установленные для моряков удостоверения.

Следует обратить внимание также и на то, что Украиной согласно требованиям Правила 1/10 «Признание дипломов» Конвенции STCW'78 признание дипломов украинских моряков в государствах — Сторонах Конвенции STCW'78 и, соответственно, моряков этих государств — в Украине, проводится на основании двусторонних соглашений (меморандумов). Такие меморандумы о признании дипломов (сертификатов) моряков подписаны с более чем 50 государствами (Нидерланды, Великобритания, Италия, Дания, Франция, Панама, Кипр, Антигуа и Барбуда, Багамские острова, Маршалловы острова, Монголия, Вьетнам, Союз Коморских островов, Чешская Республика, Израиль, Филиппины и др.).

Таким образом, в двусторонних соглашениях урегулированы основные вопросы, касающиеся пребывания судов договаривающихся сторон в их портах. Практика применения соглашений о торговом судоходстве показывает, что они являются надежной правовой основой для укрепления связей в этой области между странами, независимо от их социального строя или степени развития национального торгового флота.

Г.Л. Карпенко

кандидат юридических наук,

доцент кафедры морского та митного права

Одеської національної юридичної академії

ОСОБЛИВОСТІ ПРАКТИКИ РОЗГЛЯДУ СУДАМИ СПРАВ ПРО ПОРУШЕННЯ МИТНИХ ПРАВИЛ

Практика свідчить про те, що у структурі адміністративних справ, які розглядаються судами, дедалі більш значне місце займають справи про порушення митних правил. Подальша лібералізація зовнішньоекономічної діяльності України, покращення торговельних стосунків із закордонними контрагентами не можуть не вплинути на зростання операцій по переміщенню товарів та транспортних засобів через митний кордон України, а ці операції не завжди відповідають вимогам закону. Це може об'єктивно збільшити навантаження на роботу суддів по розгляду справ про порушення митних правил, у зв'язку з чим вони повинні знати про деякі особливості розгляду справ цієї категорії.

Проведення у справах про порушення митних правил включає виконання процесуальних дій, розгляд справи та винесення постанови. Згідно статті 375 МКУ, дії процесуальних дій відносяться складання протоколу про порушення митних правил вилучення необхідних документів, вилучення товарів, транспортних засобів і документів, митне обстеження, призначення експертизи і т.п. Вказані вимоги закону інших підзаконних нормативних актів у сфері митної справи не завжди виконуються інспекторами митниці.

Так, протоколи про порушення митних правил не завжди містять необхідні для розгляду справи відомості про особу, що притягується до відповідальності зуст-